IX kadencja

SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja Infrastruktury

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy unii Europejskiej w zakresie infrastruktury (nr 4)**

z dnia 8 marca 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury (nr 4)

8 marca 2023 r.

Podkomisja stała do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem poseł **Krystyny Sibińskiej (KO)**, przewodniczącej podkomisji, rozpatrzyła następujący porządek dzienny:

– informacja na temat efektów wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku;

– informacja ministra infrastruktury na temat planów kolejnych inwestycji kolejowych z wykorzystaniem funduszy Unii Europejskiej – aktualizacja czy zmiana Krajowego Programu Kolejowego?

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Ireneusz Merchel** prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Joanna Lech** dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami, **Albert Sienkiewicz** dyrektor projektu Biura Funduszy i Przygotowania Inwestycji PKP SA wraz ze współpracownikami, **Szymon Tyburski** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Krystian Zieliński** zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego oraz **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dzień dobry państwu. Żeby nie przedłużać – wiem, że są napięte terminy – rozpoczniemy posiedzenie podkomisji. Posłowie dochodzą, mają też inne spotkania, ale myślę, że temat jest na tyle ważny, że rozpoczniemy, a w międzyczasie będziemy uzupełniać obecności.

Oficjalnie otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury w ramach Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Serdecznie witam zaproszonych gości. Tak jak powiedziałam, kworum będziemy mieli za chwilę, bo posłowie biegną.

Chciałabym powitać gości, którzy będą udzielali nam informacji, z panem ministrem Andrzej Bittelem, sekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury na czele. Witam pana ministra bardzo serdecznie. Są z nami pan Marcin Piwowarski, zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa i Łukasz Gibała, naczelnik wydziału w Departamencie Kolejnictwa. Z zarządu PKP PLK jest pan Ireneusz Merchel. Dzień dobry, panie prezesie. Jest pani Jolanta Pawluk, dyrektor Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK. Jest pani Izabela Gibała, zastępca dyrektora Biura Funduszy Unijnych. Jest pani Katarzyna Cymbarewicz, naczelnik Wydziału Projektów UE, Biuro Funduszy i Przygotowania Inwestycji PKP SA. Jest pan Albert Sienkiewicz, dyrektor projektu. Dalej mamy Joannę Lech,

dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Pani Ewy Karasińskiej nie ma. Jest pan Krzysztof Jaworski, zastępca dyrektora Departamentu Projektów Kolejowych. Dzień dobry panu. Jest pan Szymon Tyburski, główny specjalista, przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli. Jest Zbigniew Piotrowski, dyrektor Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego? Nie widzę, ale może dojadą. Dzisiaj mamy pewne ograniczenia we wstępie do Sejmu, może więc z tego to wynika. Wszystkich państwa witam bardzo serdecznie.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem tematem dzisiejszego posiedzenia jest, po pierwsze, informacja na temat efektów wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku. Tę informację przedstawi pan minister albo upoważnione przez niego osoby. Drugi punkt to informacja ministra infrastruktury na temat planów kolejnych inwestycji kolejowych z wykorzystaniem funduszy Unii Europejskiej – aktualizacja czy zmiana Krajowego Programu Kolejowego? Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie ma, w związku z tym przyjmujemy porządek dzienny.

Przystąpimy do realizacji porządku dziennego. Panie ministrze, proszę dyrygować ruchem. Poprosimy o informacje.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Gdyby pani przewodnicząca i Wysoka Komisja pozwoliły, zaproponowałbym następujący sposób działania. O czym wspomniała pani przewodnicząca, czas, przynajmniej mój, jest ograniczony, bo muszę udać się, oczywiście z ogromną ochotą, na zespół infrastruktury Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, ponieważ mam tam projekt ustawy zmieniający ustawę o transporcie kolejowym w kontekstach inwestycyjnych. Jest to więc istotna kwestia. Już na etapie realizacji chcemy dodatkowo wprowadzać pewne usprawnienia i debatujemy na ten temat ze stroną samorządową, bo taka jest kolej rzeczy.

Jeśli pani przewodnicząca pozwoli, parę słów zaznaczyłbym na okoliczność punktu drugiego, a w ramach punktu pierwszego pokazalibyśmy prezentację. Jeśli byłaby potrzeba, pan prezes Ireneusz Merchel, pan dyrektor Piwowarski, pani dyrektor Joanna Lech z Centrum Unijnych Projektów Transportowych uzupełnialiby. Usprawiedliwiłbym się i mniej więcej o godz. 12:30, 12:35 po angielsku wyszedłbym na to spotkanie, bo tam jestem w miarę na początku. Tak to zostało ustalone.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Oczywiście, tak zrobimy.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Bardzo dziękuję za wyrozumiałość. W takim razie postaram się przystąpić do rzeczy.

Szanowni państwo, w tej chwili jesteśmy na etapie realizacji programu kolejowego do 2027 r. w perspektywie 2013–2020 z przedłużeniem do 2023 r., o czym za chwilę. Jego zaawansowanie i realizacja stanowi podstawę do tego, żeby przejść płynnie w perspektywę 2021–2027, pewnie z wydłużeniem do 2030 r., bo trzeba już tak mówić. Ten styk perspektyw zawsze obarczony jest działaniami związanymi z ustalaniem programów, holistycznie rzecz ujmując, tych wszystkich, które są na poziomie UE, które potem przechodzą na poziom krajowy. To FEnIKS, Polska Wschodnia itd. Proces ten właśnie zmierza ku końcowi. Można powiedzieć, że w tej chwili jesteśmy na etapie zamykania uzgodnień bądź ogłaszania ich efektów w ostatnich dniach czy tygodniach. Na tej podstawie będziemy również budowali nowy program kolejowy do 2030 r., w oparciu o dokonania, które są z tej perspektywy, o konieczność fazowania, etapowania projektów, które realizujemy.

W tym segmencie mówię w zasadzie tylko o projektach europejskich, żeby mieć pewną jasność. Efektem tego będzie dokument, który będzie nowym programem. Można go nazwać zmianą programu, można go nazwać aktualizacją. Tak czy inaczej będzie to uchwała rządu, uchwała Rady Ministrów zakładająca nowy program na kolejne lata z uwzględnieniem tego, co wydarzyło się do dzisiaj. Chcemy, żeby to był ambitny program. Chcemy – mam taką nadzieję, dopóki tego przesądzenia nie będzie, ale taki jest plan ministra infrastruktury, koordynowany z innymi ministrami – żeby na etapie wstępnym był to program o wartości 80 mld zł po to, aby można było realizować inwestycje kolejowe w zakresie środków euro-

pejskich, wynikające z naszych zobowiązań międzynarodowych. Mam tu na myśli przede wszystkim sieć bazową i kompleksową TEN-T. Sieć bazową powinniśmy wdrożyć do 2030 r., sieć kompleksową powinniśmy wdrożyć później.

Został jeszcze wprowadzony element pośredni, więc w perspektywie do 2030 r. z całą pewnością będziemy kładli nacisk na kwestie związane z siecią bazową plus na te inwestycje, o których z punktu widzenia krajowego można powiedzieć, że są krajowe, ale one zawsze mają horyzont szerszy, bo dobrze funkcjonująca sieć infrastruktury kolejowej w Polsce jest niezwykle istotna ze względu na nasze położenie geograficzne, ze względu na nasze dzisiejsze uwarunkowania geopolityczne. To też w tym programie będzie brane pod uwagę. Chcemy usprawniać korytarze nie tylko na kierunku wschód-zachód, ale również na kierunku północ-południe, bo to jest kluczowe.

Jaki jest stan pracy nad nowym dokumentem? W tej chwili trwają uzgodnienia tego dokumentu pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury, Ministerstwem Finansów i Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej. Jest to etap, który jest obowiązkowy w ramach każdego działania tego typu, związanego z programem kolejowym. Zanim zostanie on zaprezentowany – czy do konsultacji społecznych, tak jak to będzie miało miejsce w przypadku programu na całą perspektywę, czy w procedurze krótszej w przypadku jego zmiany – żeby pokazać taką zmianę, konieczne jest uzgodnienie wstępne trzech ministerstw, które odpowiadają za realizację inwestycji, finansowanie, środki unijne i rozwój regionalny, co w tym momencie jest kluczowe. Mam nadzieję, że to uzgodnienie zapadnie w najbliższych dniach i wtedy kolejnym krokiem będą konsultacje społeczne. Na takim jesteśmy etapie.

Jeśli natomiast o chodzi realizację bieżącego Krajowego Programu Kolejowego, to przeszlibyśmy już do prezentacji, a potem do pytań. Jeśli prezentacja będzie przeprowadzona dynamicznie i zdążę odpowiedzieć na któreś pytanie, to będę wdzięczny, a jeśli nie, to wysłucham informacji o tych pytaniach i będziemy starali się udzielić państwu posłom odpowiedzi. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Pan prezes będzie nam prezentował przygotowaną prezentację, a potem rozpoczniemy dyskusję. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Ireneusz Merchel:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, postaram się, jak powiedział pan minister, w sposób dynamiczny przedstawić tę prezentację i Krajowy Program Kolejowy. Teraz zastanawiam się, w które miejsce mam kierować pilota, żeby to przełączało. Na razie niestety nie działa.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dobra, to może będziemy mówić, a jak się uda w międzyczasie nawiązać…

Prezes zarządu PKP PLK SA Ireneusz Merchel:

Dobrze, w takim układzie postaram się, chociaż szkoda, bo obraz jednak za siebie przemawia. Na początku chciałbym zwrócić uwagę, że obecnie Krajowy Program Kolejowy jest o wartości 76,8 mld zł. Na początku perspektywy wartość tego programu wynosiła 66,4 mld zł. Ponad 10 mld zł środków finansowych zostało dodane dzięki decyzjom podejmowanym przez rząd. To spowodowało zwiększenie wartości programu z budżetu państwa. To ponad 240 projektów, ok. 9 tys. km torów do modernizacji.

Obecny stan programu? Projekty, które są zakończone i rozliczone, to jest ok. 32 mld zł, natomiast, co jest istotne, wartość projektów, które są w realizacji, to ponad 40 mld zł. Łącznie to jest ok. 72 mld zł plus środki, które może nie są w realizacji, ale są to wykupy gruntów, umowy przyłączeniowe. To blisko 4 mld zł. Warto powiedzieć, że w umowach będących w realizacji o wartości powyżej 60% zrealizowania, czyli takich, przy których jesteśmy na finiszu, to jest ok. 25 mld zł: ok. 16 mld zł… Stopień zaawansowania jest na poziomie poniżej 60%, ale tu znajduje się również znaczna część tzw. krótkich projektów budżetowych, które również będą rozliczone w tym roku.

Zgodnie z tym w ramach KPK zaawansowanie jest już… Projekty krajowe, projekty Polski Wschodniej, RPO, CEF są najbardziej zaawansowane. Tu, może w jednym zda-

niu, zwracam uwagę na CEF. Działa. Tu jest słupek pokazujący, jak w latach rosła wartość KPK. Wykres ten pokazuje stopień zaawansowania i, co przed chwilą mówiłem, to, na jakich projektach jest to obecnie realizowane.

Na tym slajdzie widzimy, jak to wyglądało kilka lat temu i jak wygląda to teraz. Oczywiście nastąpiła poprawa, ale wiemy, że wartość tego programu to 76 mld zł. Przypomnę, że 66,4 mld zł… Widzę, że tutaj nie ma tej cyfry, ale warto powiedzieć, że wysokość nakładów na koniec 2022 r. to jest blisko 62 mld zł. Teraz, po dwóch miesiącach, mamy już wyższą kwotę. To pokazuje, że już za chwilę, w ciągu dwóch, trzech miesięcy, uzyskalibyśmy realizację 66 mld zł, które były ujęte w KPK. Nie pozbędę się tej dygresji. W poprzedniej perspektywie 2007–2015 był plan – wtedy plan WPIK – 35 mld zł, a zrealizowano 22 mld zł. Warto o tym czasami pamiętać, jak porównuje się jakieś cyfry.

Wskaźniki rzeczowe? Do dnia dzisiejszego zmodernizowano 7400 km toru, ponad 2300 przejazdów, ponad 600 wiaduktów kolejowych i drogowych, 700 mostów i blisko 1200 peronów. Jest to istotne o tyle, że jest to poprawa dostępności dla podróżnych. Każda modernizacja peronu to nie tylko lepszy standard samego peronu, ale poprawiamy również dojście, np. poprzez budowę pochylni, dobudowę wind czy innych elementów infrastruktury.

Na tym slajdzie pokazaliśmy 839 zmodernizowanych stacji, przystanków. Oczywiście wypisaliśmy tylko przykładowe stacje, przystanki, które zostały zmodernizowane. Część została wybudowana od podstaw: Wrocław Różanka czy Gorzów Wielkopolski. Nie będę czytał ich wszystkich, gdyż, tak jak wspomniałem, ogółem jest ich 839. To są wszystkie, które są zakończone, które od dosyć dawna są wykorzystywane przez pasażerów korzystających z infrastruktury PLK i oczywiście przez przewoźników, czy to Intercity, czy to Polregio, czy to samorządowych.

Na następnym slajdzie pokazane jest to, co jest bardzo istotne. Kolej powróciła do wielu miejscowości w Polsce, gdzie przez lata nie było kolei lub gdzie kolej była zamykana. To, co jest istotne, to linia nr 32, województwo podlaskie. Kolej powróciła czy to do Orzechowic, czy to do Rajska, czy to do Hryniewiczy. Warto tu wspomnieć o dużo większych miejscowościach jak Mielec w województwie podkarpackim czy Lubin w województwie dolnośląskim, gdzie kolej również powróciła po wielu latach. To linia nr 447, Parzniew. Warto tu wspomnieć o linii obwodowej w Warszawie, która w tej chwili wrosła już w krajobraz i dobrze funkcjonuje. To przystanki Młynów, Koło, Wola, Powązkowska, gdzie w zasadzie w ostatniej chwili wybudowaliśmy dodatkowe przejście, kładkę. Wszystkie te elementy infrastruktury funkcjonują już od kilku lat.

Bardzo istotnym elementem realizacji KPK są tzw. węzły przesiadkowe, stacje, gdzie były połączenia kolejowe, natomiast np. poprzez linie obwodowe czy linię nr 447, która, jak pamiętam, w 2017 r. wywoływała bardzo duże emocje… To inwestycja, która była zaplanowana na, na pewno istotne, zamknięcie od Grodziska do Warszawy, która była realizowana przy zamknięciu przez rok i jeden miesiąc. Było opóźnienie o tydzień i był wielki krzyk, że inwestycja opóźnia się o tydzień. Wielu inwestycjom życzyłbym, żeby było to realizowane w taki sposób.

Węzły przesiadkowe są więc na terenie całej Polski. Wspomniałem o Warszawie, ale to także Zielona Góra, Gorzów – pamiętajmy o ładnych wiaduktach – czy stacja Szczecin, węzeł przesiadkowy, dworzec w Szczecinie i linie kolejowe, linia średnicowa w Krakowie, która jest na ukończeniu. Zakładamy, że w połowie roku przywrócimy ruch pociągów po czterech torach w obrębie Krakowa. Jest to niezwykle ważne w Małopolsce, gdzie będzie typowa kolej aglomeracyjna, modernizacja stacji Olsztyn, stacja Łódź Kaliska, stacja Rzeszów, która również została zmodernizowana. Myślę, że wielu widzi, że stacja Warszawa Zachodnia codziennie zmienia się w oczach i że tej infrastruktury przybywa.

Budowa skrzyżowań dwupoziomowych? Wybudowaliśmy zupełnie nowe programy. Są wypisane i podane na tym slajdzie, ale trzeba pamiętać o dziesiątkach czy setkach wiaduktów kolejowych czy drogowych wybudowanych i zmodernizowanych. Wcześniej podawałem tę liczbę: ponad 600 w skali całego kraju. Jest to niezwykle ważne. Jak kiedyś szacowaliśmy, na takie obiekty pewnie trzeba byłoby wydać cały Krajowy Program Kolejowy, kilkadziesiąt miliardów złotych, żeby w całej Polsce wybudować potrzeby,

które są zgłaszane przez lokalne samorządy, przez mieszkańców czy przez zarządców dróg. Docelowo będzie to pewnie realizowane przez wiele lat, ale będzie.

Bardzo ważny element to infrastruktura pasażerska. W ramach infrastruktury pasażerskiej są trzy duże sztandarowe stacje: Szczecin, Gdańsk, Rzeszów, ale to również setki stacji, gdzie ta infrastruktura powstaje. To wyświetlacze, zapowiedzi głosowe, poprawa jakości i to, co jest standardem: na każdym peronie zabudowujemy wiaty i są dojścia właściwe dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. To ta infrastruktura pasażerska. Jeszcze raz podkreślę, że przy wszystkich modernizacjach mamy to w standardzie i to zapewniamy. Nie ma czegoś takiego, że to opuszczamy. Oczywiście po ubiegłych inwestycjach, gdzie takie rzeczy są, można to znaleźć. Staramy się to nadrabiać i oczywiście sukcesywnie staramy się uzupełniać to tam, gdzie kiedyś nie było to zapewnione.

Temat istotny ze względu na rozliczenie środków to kontraktacja i certyfikacja. Tutaj często spotykamy się z CUPT-em i z ministerstwami, czy infrastruktury, czy funduszy, czy finansów. Na jakim etapie jesteśmy? Wydaje mi się, że trzeba powiedzieć tak. Kontraktacja, projekty, które mamy w POIiŚ, prognoza 45 projektów… Są zakontraktowane w stu procentach. Wiadomo, że mamy koniec perspektywy, ale kontraktacja jest zrealizowana na wszystkich programach.

Certyfikacja? Wiemy, że certyfikacja w różnych projektach jest na różnym etapie. POIiŚ to jest prawie 77%, do końca roku 92%. Z czego to wynika? Za chwilę powiem. Pan minister wspomniał już o tzw. projektach etapowanych czy fazowanych. W CEF-ie kontraktacja wynosi 82%. Polska Wschodnia to jest ponad 90%. RPO to 76%. W tym roku będzie 100%. Certyfikacja, wykorzystanie wszystkich środków unijnych, które posiadamy, to dla nas cel nadrzędny. Są podejmowane wszelkie działania, żeby to zrealizować. Warto powiedzieć, że w znacznej większości projektów, gdzie mamy środki na certyfikację, alokację, wykorzystanie, mamy to zrealizowane, ale oczywiście dobrze wiemy też, że część środków będzie realizowana na przełomie perspektywy.

Często pojawia się też pytanie. Jest gdzieś rozpoczęta inwestycja, a będzie realizowana w przyszłej perspektywie. To znaczy, że nie zrealizowano jej w obecnej. Trzeba o tym pamiętać. Istotnym przykładem jest np. linia średnicowa w Warszawie, przy której mówiono, że przecież była w tej perspektywie, tylko że założono 1 mld zł, a sama zachodnia kosztuje 2 mld zł. To przykład. To, że były założone środki, nie oznacza, że w planie była modernizacja całego odcinka, która będzie kosztowała. To alternatywny ciąg transportowy Bydgoszcz – Gdynia, jakże istotny z punktu widzenia portów – oczywiście również dopiero został rozpoczęty – czy szeroko rozumiana Rail Baltica.

To właśnie to, o czym zacząłem mówić, co związane jest z tym slajdem. Pan minister wspominał, nie będę już tego rozwijał, natomiast część tzw. dużych projektów jest fazowana lub etapowana na nową perspektywę. Są założone środki finansowe. Mamy nadzieję na pozyskiwanie jak największej ilości środków finansowych w naborach CEF-u. Pierwszy nabór zakończył się dla nas sukcesem, myślę, że nie stuprocentowym, chciałoby się więcej, ale i tak uzyskaliśmy dużo środków. Myślę, że następne również będą wspierały realizację KPK.

Priorytety, które pokazuję na tej prezentacji w uzupełnieniu do pana ministra, to linia średnicowa, tunel w Łodzi, Gdynia – Słupsk czy Katowice – Zebrzydowice, gdzie mamy już dwa przetargi, jesteśmy na etapie wyboru wykonawcy i chcemy jak najszybciej wejść na prace w ramach nowej perspektywy. Również Rail Baltica chcemy dokończyć w tej perspektywie. To również budowa nowej linii Podłęże – Tymbark i Bydgoszcz – Kościerzyna – Gdynia.

Bardzo istotnym elementem jest budowa węzłów multilokalizacyjnych. Tak jak widzimy, co najmniej od 30 lat bardzo dużym zaniechaniem są tzw. wąskie gardła. Czasami to się pojawia. Widzimy to, zdefiniowaliśmy to. Nikt nie musi wskazywać nam palcem, bo jako PLK mamy to dobrze rozpracowane. Na ponad 800 wąskich gardeł tak naprawdę połowa zawsze istniała na sieci kolejowej. Po prostu musimy likwidować wąskie gardła, natomiast pozostałe powstawały w latach 90., do 2015 r., w tzw. erze zwijania kolei. Od 2016 r. żadne wąskie gardło nie jest przygotowywane. Niektóre niestety były kończone w latach 2016–2017. To projekty, które były wdrożone wcześniej, ale w tym zakresie staramy się reagować na bieżąco.

To chyba tyle. Dziękuję bardzo. Oczywiście będę gotowy do udzielania odpowiedzi, ale jest pan minister, więc myślę, że jeśli będzie trzeba, doskonale będziemy się wspierać.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Pan minister ma jeszcze jakieś uzupełnienia? Wobec tego otwieram dyskusję. Bardzo proszę o zabieranie głosu i o pytania. Bardzo proszę. Pani poseł Paluch, bardzo proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Przede wszystkim chciałam podziękować panu dyrektorowi za konsekwentne prace prowadzone przy linii Tymbark. To jest rzecz bardzo ważna, na której całej południowej Małopolsce ogromnie zależy. Kwestia wdrożenia 10-kilometrowego odcinka z Rabki Zaryte do Mszany Dolnej i postępujące prace przygotowawcze i projektowe to jest coś, co bardzo nas cieszy. Cała południowa Małopolska czeka na tę linię jak kania na deszcz, bo wszystkie przedsiębiorstwa, które tam funkcjonują, będą miały okno na świat. Pamiętając o tym, że kolej to jest ekologiczny środek transportu, tzn. powoduje wielokrotnie mniejszą emisję w takich terenach jak południowa Małopolska, gdzie co druga miejscowość to jest uzdrowisko albo letnisko, jest rzeczą niezmiernie ważną, że w taki sposób ten układ komunikacyjny jest uzupełniany i prowadzony, oczywiście za linię średnicową w Krakowie, bo to w znaczny sposób odciąży układ komunikacyjny stolicy Małopolski.

Bardzo dziękuję więc za sprawne prace. Ilekroć jadę pociągiem z Warszawy do Krakowa, patrzę, jak postępują prace na Warszawie Zachodniej i bardzo cieszę się, że to miejsce przestało być miejscem zapyziałym i brzydkim, a robi się światowe, eleganckie, wygodne i dające pasażerom obsługę na najwyższym poziomie. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Suchoń, bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, szanowna pani przewodnicząca. Szanowny panie ministrze, szanowny panie prezesie, szanowni państwo, zacznę od pana ministra i od ogólnej prośby, która dotyczy ochrony drzew, które znajdują się przy liniach kolejowych. Są takie miejsca w naszym państwie, w których linie przebiegają z dużą intensywnością ruchu, gdzie rzeczywiście potrzeba dużego pasa zapewniającego bezpieczeństwo. Są natomiast takie linie kolejowe, które przebiegają przez środek miast. Mam tu konkretnie na myśli akurat miasto Bielsko-Biała, gdzie PLK proponuje – przepraszam za dosłowność – wyrżnięcie zieleni w centrum miasta, w okolicach teatru, w okolicach zabytkowego centrum.

Korzystając z tego, że jest pan minister i jest pan prezes, chciałem tutaj zaapelować, aby w takich przypadkach, gdzie drzewostan jest istotnym elementem naszej przestrzeni publicznej, tak jak jest w Bielsku-Białej przy Teatrze Polskim i w wielu innych miastach w Polsce, korzystać z takiej możliwości, gdy przepisy dają możliwość pomniejszenia tej ingerencji. To naprawdę nie jest kwestia tego, że upieramy się przy jednym czy drugim miejscu, ale jest to kwestia przestrzeni publicznej, która, jak myślę, jest ważna. Być może nie widać tego w biurze projektowym, a to przecież nie pan prezes czy pan minister projektuje te rozwiązania, tylko wykonuje to biuro projektowe, ale myślę, że warto dać tutaj jasny i czytelny sygnał.

Sercu pana ministra szczególnie polecam sprawę związaną z ochroną drzewostanu, tym bardziej że są tam prowadzone prace, więc decyzje będą zapadać. Myślę, że tutaj jednak powinien być okrągły stół i te decyzje powinny uwzględniać kwestie bezpieczeństwa, co wszyscy rozumiemy, ale wydaje się, że jeżeli na tej linii przebiega trasa, którą pociąg nie porusza się z prędkością 200 km/h, a 30 czy 40 km/h, to warunki mogą być dostosowane do ruchu i do wyzwań. Szczególnie to polecam więc sercu pana ministra.

Mam jeszcze dwa, trzy konkretne pytania do pana prezesa.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dobrze. Panie ministrze, bardzo proszę, bo wiem, że już nagli pana czas.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak. Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, panie pośle, szanowni państwo, po pierwsze chciałem zwrócić uwagę, bo ten fakt chyba umyka szerokim odbiorcom, że to ministerstwo, rząd, w którym mam zaszczyt pełnić funkcję wiceministra zajmującego się transportem kolejowym, ograniczył odległości związane z bezpieczeństwem kolejowym w kontekście drzew. Było 15 metrów, teraz jest 6 metrów. Jest tutaj pozmieniane prawo, i bardzo dobrze.

To są moje doświadczenia samorządowe również z powiatu pruszkowskiego, gdzie przy okazji modernizacji linii kolejowych w pobliżu tychże linii przychodziły wnioski do starostwa, bo to starostwo wydaje zezwolenie na wycięcie drzew w pasie kolejowym w ramach stosownych przepisów prawa. Przychodziły wnioski o wycinanie do 15 metrów wszystkiego, jak leci. To oczywiście niekoniecznie było uzasadnione, bo część roślinności z całą pewnością można było zachować, szczególnie jeśli była ona w dobrym stanie i szczególnie jeśli teren był równy. Sytuacja jest diametralnie różna wtedy, kiedy linia kolejowa idzie w wykopie, a na nim rosną drzewa, i jest diametralnie różna, kiedy linia kolejowa idzie w nasypie, i na tym nasypie rosną drzewa. Oczywiście w przypadku nasypu co do zasady jest większe prawdopodobieństwo, że jak drzewa przebywają w nasypie, to będą się przewracać, natomiast w wykopie z całą pewnością spadną na linię kolejową.

Pamiętam interpelacje pana posła w tej sprawie. Widziałem też zdjęcia. Roślinność, która jest w tych wykopach, jest mocno rachityczna na moje prawnicze, nie dendrologiczne oko, natomiast z całą pewnością trzeba tam pójść, dokładnie przejrzeć tę roślinność i złożyć stosowne wnioski, kierując się bezpieczeństwem kolejowym. Jeśli drzewa są w takim stanie, że można je zachować, to na pewno zostaną zachowane, bo PKP PLK wszędzie, gdzie nie musi, nie wycina drzew. Dla mnie jest to oczywiste. Taka jest kierunkowa dyrektywa i tak trzeba się starać.

To jest jedna strona medalu, którą dostrzegamy, a druga strona medalu jest taka, że cała opinia publiczna również zarządcę infrastruktury rozlicza ze sprawności systemu. W sytuacjach gwałtownych – nie mam tu na myśli jakiegoś specjalnego zdarzenia zwanego huraganem, tylko wystarczy mokry śnieg padający przez dłuższą część doby – mamy taką sytuację jak do Kudowy, gdzie mokre, nawet zdrowe, drzewa, niekoniecznie stojące blisko linii kolejowej, powodują, że jest wielogodzinna przerwa, bo trzeba je usuwać. W sytuacji, w której są one w gorszym stanie, z całą pewnością trzeba więc podejmować trudne decyzje i być może iść w kierunku nasadzeń. Upatruję w tym też pewnego…

W sumie zarządca infrastruktury od lat powinien prowadzić politykę raczej przeciwdziałania zarastaniu pasa kolejowego. Jak okazało się, że on jednak zarósł, trzeba szukać jakiegoś rozwiązania, które pozwoli, żeby i wilk był syty, i owca cała, w myśl tej zasady. To jest pole do dialogu z samorządem, ale patrzmy przede wszystkim przez pryzmat kolejowy i bezpieczeństwo, bo nie jest tak, że trzeba wycinać drzewa tam, gdzie pociągi jadą 200 km/h. Jak jedzie 30 km/h, to tak samo trzeba to drzewo usunąć, bo jak spadnie na trakcję albo na wagon, to mogą wydarzyć się różne rzeczy. To z całą pewnością jest oczywiste.

Wiemy, jak to jest w stosunkach cywilnych. Jeśli pan poseł posiada działkę, a nie wiem, jak sucha gałąź upadnie na chodnik albo się urwie, to odpowiedzialność cywilna od tego jest oczywista. Każdy musi więc zadbać o swój ogródek, oczywiście starając się jak najbardziej uszanować w tym wypadku, o którym rozmawiamy, kontekst przyrodniczy, bo jest on potrzebny, bo jest kolej, bo to wszystko trzeba łączyć. Czasami jednak są takie ceny, których nie można za to łączenie zapłacić. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie ministrze, zanim pan pójdzie, bo nie wiem, może nie dosłyszałam: nie padła data, kiedy możemy spodziewać się konsultacji, jeśli chodzi o nowe KPK. Nie wiem, jak to będzie się nazywało.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie, data nie padła, natomiast tych konsultacji należy spodziewać się już w nie za długim czasie. Nie chcę zobowiązać się za tydzień, za miesiąc, ale jest to czas nie za długi. Nam też zależy, żeby w czasie jak najkrótszym od ostatecznego zatwierdzenia programów unijnych przyjąć dokument, który jest ich konsumpcją.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

OK, dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

To co, pan poseł kontynuuje?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Muszę iść. Wrócę i wtedy poproszę, jeżeli pani przewodnicząca pozwoli.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dobrze. To panu ministrowi podziękujemy, natomiast, jeśli mogę, ja też miałabym parę pytań. Jeśli chodzi o realizację dotychczasowych programów, jest pytanie ogólne. Czy któraś z inwestycji jest zagrożona tym, że nie zostanie zrealizowana w oczekiwanym terminie? Czy ewentualnie wiąże się to z jakimiś problemami związanymi ze zwrotem unijnych pieniędzy itd.?

Jeśli chodzi o szczegóły, chciałabym też dopytać. To może nie są te inwestycje, ale akurat te inwestycje, które są w moim okręgu wyborczym. To mianowicie linia nr 351, Krzyż – Szczecin. W tej chwili trwają prace. Prace miały być zakończone na koniec 2022 r. To jest przesunięte. Kiedy możemy spodziewać się zakończenia tych prac? Miało być szybciej, a wygląda na to, że z Poznania do Szczecina jedzie się co najmniej o pół godziny dłużej. Nie mówię już o podróży ze Szczecina do Warszawy, bo jest jeden pociąg, który jedzie 6 godzin i 20 minut w jedną stronę, a, ciekawostka, w drugą stronę, z Warszawy do Szczecina, jedzie o prawie 30 minut dłużej. Nie wiem, z czym to jest związane. W większości natomiast podróż ze Szczecina do Warszawy to jest blisko 8 godzin. Myślę, że remont tego odcinka linii nr 351 jest niezwykle wrażliwy i potrzebny, żeby to zostało skończone.

Kolejna inwestycja, o którą chciałabym dopytać, to linia nr 358, Zbąszynek – Gubin na odcinku Zbąszynek – Czerwin, II etap. Tam też trwały różne perturbacje, były podpisywane aneksy, były problemy z wykonawcą. Też chciałabym poznać szczegóły tego, jak to wygląda i jak ostatecznie zostanie to zrealizowane. W grę wchodzą również dodatkowe kwoty, które wykonawca zgłosił w swoich roszczeniach, proszę więc o informację.

Bardzo proszę o informację na temat linii nr 203. Tu są dwa aspekty. Pierwszy jest taki, że jest dokumentacja projektowa dotycząca rewitalizacji linii nr 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wielkopolski, natomiast nie ma żadnych decyzji, jeśli chodzi o realizację tego projektu. To jest jeden aspekt tej linii. Drugi, równie ważny i myślę, że bardzo oczekiwany, to sprawa elektryfikacji linii nr 203. Wiem, że opracowane zostało studium wykonalności. Pewien wkład w te projekty zapewnił też zarząd województwa lubuskiego. Po pierwsze czy nie ma tu obawy, że dokumentacje stracą na aktualności? Po drugie czy nie będzie powodu, żeby zwracać pieniądze, które zostały przekazane z projektów unijnych, z regionalnego programu operacyjnego?

Chciałabym też spytać o projekt, który nazywa się „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych”. Jest to związane z modernizacją mostu nad Wartą w Kostrzynie nad Odrą. Tam jest też przebudowa odcinka linii kolejowej nr 203 między mostem nad Wartą a mostem nad Odrą. Jak to jest realizowane? Ważne jest jeszcze to, że jest to w ramach Programu Kolej Plus, ale rozumiem, że są tam też zaangażowane pieniądze unijne. To mianowicie remont linii nr 363, który jest w tej chwili na liście rezerwowej. Lista rezerwowa jest niezrozumiała, ponieważ po stronie województwa wielkopolskiego ten projekt jest realizowany, natomiast po stronie województwa lubuskiego jest na liście rezerwowej, a dobrze byłoby, gdybyśmy realizowali to w całości.

Jeszcze krótka uwaga. Rozmawialiśmy już o tym na jednej z komisji. Mianowicie chodzi o dworzec kolejowy w Gorzowie Wielkopolskim. To fakt, że został zrobiony przystanek Gorzów Wielkopolski Wschodni i została zrobiona część, która była robiona razem z remontem estakady w Gorzowie, natomiast sam dworzec jako dworzec to jest projekt, który w którymś momencie został odsunięty. Na którymś z posiedzeń komisji padła obietnica, że po raz kolejny przystąpicie państwo do tego przetargu i będzie to realizowane.

Ja na razie tyle. Poproszę o odpowiedź, a potem o kolejną turę.

Prezes zarządu PKP PLK SA Ireneusz Merchel:

Dziękuję bardzo. Zanotowałem sobie osiem pytań. Oczywiście na wszystkie postaram się odpowiedzieć, a jeśli nie, to odpowiemy później.

Zagrożenie realizacji inwestycji? Pan minister wspominał, ja również, o tzw. projektach fazowanych i etapowanych. Odnośnie do projektów, które były rozpoczęte w tej perspektywie, a będą kończone w nowej perspektywie, powiem, że z reguły jest to brak środków finansowych. Założenie, jak już wspominałem, jest takie, że KPK to pierwotnie 66 mld zł, obecnie to ok. 76 mld zł. Zakładamy, że kilka, osiem, dziewięć projektów będzie projektami, które przejdą do realizacji na nową perspektywę. Takie główne projekty, o których chyba trzeba jednak wspomnieć, to jest tunel w Łodzi, projekt SSOM-u w Szczecinie czy projekt ciągu alternatywnego. Wydaje mi się, że te projekty będą przejściowe.

Dla nas celem nadrzędnym jest to, żeby wykorzystać wszystkie środki finansowe. Utrata środków unijnych… Warto wskazać, że część projektów CEF-u, które były planowane do realizacji do 2023 r., zostały już podpisane i uzgodnione. Termin realizacji to 2024 r. Niestety lata 2020–2021 to były lata covidowe, gdzie było zdecydowane ograniczenie przerobów wynikające czy to z siły roboczej, czy to z dostępności materiałów. Od 24 lutego 2022 r. do okresu wybuchu wojny na Ukrainie mamy problem, który się wtedy pojawił, czyli problem dostępności materiałów, szczególnie stali, ale to nie tylko stal, bo to podkłady, tłuczeń. Wszystkie te elementy były trudniej dostępne.

Cel nadrzędny to natomiast wykorzystanie środków unijnych, wykorzystanie alokacji. Na dzień dzisiejszy mogę powiedzieć, że wszystko, co planujemy, co realizujemy, i to, co było do wykorzystania z alokacji do końca 2023 r., będzie zrealizowane, czyli nie będziemy oddawać żadnych środków unijnych. Warto powiedzieć, że w znacznej części projektów, które zwiększyły swój zakres, czasami pojawiała się większa kwota, ale z reguły było to zwiększenie zakresu. Przykład z projektów CEF-u to porty Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście, gdzie pierwotnie zaplanowano tylko, by powiedzieć to w sposób bardzo lakoniczny, wymianę nawierzchni bez robót gruntowych, podtorowych i zakres został znacznie zwiększony, żeby była lepsza efektywność i jakość, ale wszystkie te środki finansowe są z budżetu państwa. Dzięki temu możemy realizować projekt, do którego nie trzeba będzie wracać za 10, 15 lat, a zakładamy, że będzie realizowany 30, 40 lat. Drugi punkt dotyczący utraty środków unijnych mamy rozpisany i zakładamy, że te środki wykorzystamy.

Linia nr 351, Krzyż – Szczecin, a patrząc bardziej obrazowo: Poznań – Szczecin. Ta linia jest również finansowana z CEF-u. Umowę o dofinansowaniu mamy do sierpnia 2024 r. Zakładamy, że ten odcinek zostanie zrealizowany. Przypominam, że tutaj w zasadzie jesteśmy już w części północnej tego odcinka, czyli w rejonie Stargardu. Tu jeszcze mamy prowadzone prace.

Jeżeli chodzi o linię nr 358, Zbąszynek – Gubin, linia ta przechodziła perturbacje związane z wykonawcą. Była upadłość wykonawcy. Prace były na pewien czas przerwane. Wróciliśmy na rozkład jazdy, czyli za kilka dni pociągi na tej linii wrócą. Pociągi wrócą w tej chwili, będzie przejezdność. Prace na tej linii będą prowadzone jeszcze do jesieni. Pewnie będą jakieś utrudnienia, mniejsze parametry, ale zakładamy, że na jesieni nastąpi koniec prac na tej linii. Nie wiem, o jakich roszczeniach była mowa. To może być waloryzacja czy inne, bo wydawało mi się, że wszystko na tym kontrakcie jest już uregulowane. Przynajmniej patrząc z pozycji widzenia zarządu, nie ma tam większych problemów.

Linia nr 203? Linię nr 203 należy traktować generalnie jako cały ciąg. Rozumiem, że pytanie pani przewodniczącej jest ze względu na województwo lubuskie, ale traktuję to jako cały ciąg od Tczewa do granicy państwa. Ta linia stanowi cały ciąg. Przypomnę, że pierwotnie nie było wykonywania żadnej dokumentacji. W 2017 r. zadecydowaliśmy o wykonaniu studium wykonalności dla całej tej linii i dla całej linii dokumentacja jest wykonana. Chcemy ją sukcesywnie realizować. Sukcesywnie? Wiem, zawsze padnie pytanie, czy od zachodu, czy od wschodu. W ramach KPK na lata 2021–2027, o którego szczegółach nie chcę się jeszcze wypowiadać, na pewno niewielki kawałek tej linii jest ujęty w planach, niekoniecznie od strony zachodniej.

Jeżeli chodzi o odcinek związany ze studium wykonalności i dokumentacją projektową, warto zauważyć, że było to zadanie realizowane w ramach RPO. Uzgodnienia były takie, że tam robimy tylko dokumentację. Była możliwość składania wniosków o realiza-

cję projektów w ramach RPO na nową perspektywę. Województwo lubuskie nie złożyło żadnego takiego wniosku, czyli traktuję to tak, że w tym momencie odpowiedzialność za kontynuację jest po stronie tych, którzy nie złożyli kontynuacji tego wniosku. Odpowiem w ten sposób. Oczywistą sprawą jest, że założenie jest takie, że cała linia nr 203 docelowo będzie zelektryfikowana.

Most nad Odrą i Kostrzyn? Wiem, że to zadanie jest realizowane. W szczegółach nie jestem w stanie powiedzieć, na jakim etapie jesteśmy, ale jest to zadanie, którego zakończenie na pewno jest do zrealizowania w bieżącym roku. Nie mam żadnych sygnałów, że przy realizacji tego projektu dzieje się coś złego.

Kolej Plus? Poruszony został bardzo ciekawy temat. Dodam do tego tylko to, że linia nr 363 rzeczywiście przebiega przez teren dwóch województw. Niestety województwa nie dogadały się, żeby złożyć wspólny wniosek. Pamiętam, że robiłem łączenia z marszałkami i nalegałem, nie tylko w tym województwie. Widzę, że problem był na styku województwa lubuskiego, wielkopolskiego, ale taki sam problem był również na styku województwa lubuskiego z województwem zachodnio-pomorskim, gdzie niestety nie doszło do złożenia wspólnego wniosku. Kryteria były dosyć czytelne. Jednym z kryteriów były oczywiście efekty ekonomiczne, ale była to również deklarowana ilość uruchamianych pociągów. Jeżeli województwo lubuskie zgłosiło, że będą cztery pociągi, a wielkopolskie zgłosiło, że będzie 12, to logika wskazuje, że znacznie wyżej punktowane było województwo wielkopolskie.

Projekt województwa lubuskiego jest na drugim miejscu na liście rezerwowej. Na dzień dzisiejszy mogę powiedzieć, że mamy podpisanych 25 z 34 umów. W najbliższych dniach podpisujemy następne trzy, następne trzy są bardzo blisko sfinalizowania. Mogę też powiedzieć, że być może są trzy, cztery, które… Tu będziemy się zastanawiali. Samorządy mają jeszcze jakiś czas, dajemy go sobie na dogranie tematu. Wydaje mi się, że ten projekt ma dużą szansę wejść z listy rezerwowej na podstawową, ale pod warunkiem tego, że będziemy mieli jednoznaczną rezygnację innych. Myślę jednak, że szansa jest. Tyle mogę powiedzieć o szansie, nie mówię oczywiście, że to na pewno będzie zrealizowane.

Dworzec w Gorzowie? Jest to poza działalnością spółki PLK. Rozumiem, że w tym temacie jest to spółka PKP.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dobrze. Jeśli mogę, powiem tylko dwa słowa. Panie prezesie, odcinek Kostrzyn – Gorzów na linii nr 203 był w dużej części dofinansowany przez urząd marszałkowski. Tutaj też były deklaracje, natomiast jeśli chodzi o linię nr 363, to jest deklaracja na finansowanie tego wkładu, który jest, więc możliwość współpracy i współfinansowania jest absolutnie zapewniona.

Prezes zarządu PKP PLK SA Ireneusz Merchel:

Przepraszam, dodam jeszcze jedno zdanie. Pani przewodnicząca powiedziała, że to też są środki unijne. Przypomnę zasady Kolei Plus: 85% to środki budżetu państwa, 15% to są środki samorządu. Tu nie ma środków unijnych. Dokładnie tak to wygląda.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

OK, dobrze.

Prezes zarządu PKP PLK SA Ireneusz Merchel:

To co najmniej 15%. Niektóre samorządy deklarowały środki powyżej 15%.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Jeszcze dwa słowa na temat dworca i oddam głos kolegom.

Dyrektor projektu Biura Funduszy i Przygotowania Inwestycji PKP SA Albert Sienkiewicz:

Albert Sienkiewicz, Polskie Koleje Państwowe. Odnosząc się do dworca Gorzów Wielkopolski, powiem, że dworzec cały czas jest w Programie Inwestycji Dworcowych na lata 2016–2023. Był planowany do realizacji wspólnie z miastem. To był wspólny zakres: centrum przesiadkowe. Miasto zrezygnowało ze swoich planów, co zmusiło nas do unieważnienia postępowania. Dworzec na pewno nie powstanie do końca 2023 r. Aktualnie procedowane jest ponowne porozumienie z miastem, które ustali zakres, tryb i harmo-

nogram realizacji inwestycji. Gorzów Wielkopolski cały czas mamy na liście priorytetów, ale musimy dowiązać się do projektów miasta. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo proszę, pan prezes.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Właściwie miałem pytania do pana ministra, który musiał wyjść, ale na tzw. zapleczu udało mi się go dorwać i sporo już wiem. Poproszę pana prezesa Merchela o uzupełnienie, bo dziwię się, że minister Bittel nic nie powiedział o jednej, bardzo ważnej rzeczy.

Zacznę od innej rzeczy: od nowego Krajowego Programu Kolejowego, gdzie stara część przechodzi i mamy fazowane inwestycje. Tam jest jedna ważna rzecz, o której też mówiliśmy od wielu miesięcy. Znajdują się tam środki na waloryzację kontraktów realizowanych w tej chwili przez firmy kolejowe. To też mówię w kontekście waloryzacji, która została już dawno załatwiona na kontraktach drogowych. Mieliśmy spotkanie w Ministerstwie Infrastruktury. Był też wiceminister finansów. Wtedy padła tam deklaracja, że w pierwszym kwartale – ten pierwszy kwartał jest już bliżej końca – nowy KPK trafi do uzgodnień publicznych. Minister powiedział, że tak się stanie.

Druga rzecz, ważniejsza, to jest oczywiście *neverending story* związana z KPO. W końcu, po dwóch latach walki o pieniądze na inwestycje kolejowe, mamy podpisaną umowę Ministerstwa Infrastruktury z Polskim Funduszem Rozwoju. Nie jest to co prawda na 100% kwoty, która ma odpowiadać kolei, czy też szerzej: transportowi w miastach, ale jest 15 mld zł. 11 mld zł to są inwestycje kolejowe. Możemy tu wreszcie podjąć działania polegające na zdejmowaniu gwiazdek przy tych przetargach, czyli są środki, można zacząć podpisywać umowy. Czy pan prezes mógłby opowiedzieć o harmonogramie czasowym? Ile to mniej więcej może zająć? Tak jak powiedziałem, firmy czekają na to przez wiele, wiele miesięcy.

Druga rzecz. Tutaj pewnie nie będzie odpowiedzi na pytanie związane z tą umową. Jak powiedziałem, to 15 mld. 11 mld zł to są Polskie Linie Kolejowe, 4 mld zł to jest cała reszta, gdzie są jakieś pociągi, tramwaje, autobusy niskoemisyjne. Jest pytanie. Wiemy, że czas uciekał nam przez dwa lata, a *deadline* nie zmienił się, mimo że później wystartujemy z tym jako kraj i w sierpniu 2026 r. musimy zakończyć realizację prac. Pierwsza wątpliwość jest więc taka. Czy uda się zrealizować wszystkie rzeczowe założenia? Jest późno chociażby na to, żeby wyprodukować chyba 1740 autobusów, 110 tramwajów itd.

Druga rzecz jest taka, że ceny też nie stały w miejscu. Przez dwa lata zmienił się zakres kosztorysów, więc jest pytanie, czy nie ma tutaj jakiejś obawy, że na skutek upływu dwóch lat i zmian cenowych coś z inwestycjami… Teraz pytam już konkretnie o inwestycje infrastrukturalne, zostawiam na boku autobusy czy pociągi. Czy tutaj mogą wystąpić jakieś zagrożenia? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa chce jeszcze zadać pytanie? To ja zadam jeszcze jedno krótkie pytanie. Pan prezes zwrócił uwagę na KPO. Ja też chciałabym dopytać w tym temacie. Województwo lubuskie zakłada zakup pojazdów, które zostaną udostępnione operatorowi transportu publicznego. Przewidziany jest zakup m.in. ośmiu pojazdów umożliwiających przejazd zarówno na liniach zelektryfikowanych, jak i na tych bez trakcji elektrycznej. Jest to przewidziane w zakupie ze środków UE w ramach KPO. Pytanie: Czy i kiedy będzie możliwość realizacji tych zakupów? Czy macie państwo tę wiedzę? Jeśli macie, to czy możecie się z nami taką wiedzą podzielić? Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę. Jak rozumiem, pan prezes, tak?

Prezes zarządu PKP PLK SA Ireneusz Merchel:

Ja będę oczywiście odpowiadał na pytania związane z infrastrukturą, o zakup taboru. Myślę, że przedstawiciel ministerstwa albo CUPT-u to uzgodnią. Jeżeli chodzi o nowy KPK, o waloryzację, pan prezes Furgalski bardzo dobrze powiedział, że jest to ujęte w nowym KPK. Również niecierpliwie czekamy na to, żeby KPK był procedowany jak najszybciej.

Krajowy Plan Odbudowy? Podpisanie umowy między PFR-em a MI to jest niezwykle ważny krok, żebyśmy mogli rozpocząć realizację umów na ponad 11 mld zł. Co ważne, od dwóch lat przygotowujemy się w tym zakresie. Procedura jest dosyć jasna. MI podpisuje umowę z CUPT-em. Pani dyrektor będzie zabierać głos w tym zakresie, ja powiem natomiast, że jako Polskie Linie Kolejowe ściśle współpracujemy z CUPT-em w zakresie podpisywania umów o dofinansowanie. Podpisanie umów o dofinansowanie będzie podstawą naszych rozstrzygnięć przetargowych. Złożyliśmy pierwsze wnioski. Jest to dokładnie rozpisane w dniach, w miesiącach. Współpraca jest bardzo dobra, bo pracujemy w sposób płynny, na dokumentach. Wydaje mi się, że pierwszą umowę podpiszemy na dniach. Mam na myśli marzec, być może jeszcze następne miesiące: kwiecień, maj, czerwiec.

Wychodzi na to, że łącząc cały KPO, musimy podpisać łącznie 30 umów o dofinansowanie. Rozpisaliśmy sobie, że do końca tego roku będziemy gotowi z podpisaniem wszystkich umów o dofinansowanie. Widzimy, że cele nadrzędne, które wynikają ze wskaźników KPO i kamieni milowy, są ambitne, przesunięte w czasie o dwa lata, ale naszym zdaniem są one realne do wykonania. Nad tym cały czas pracujemy. Oczywiście nie chcę wskazywać konkretnej daty podpisywania umów, ale te przetargi – a jest to ok. 4 mld zł – które mamy już praktycznie na etapie wyboru wykonawcy, pewnie w ciągu najbliższych dwóch, trzech miesięcy będą miały podpisane umowy i wejdziemy w etap realizacji. Według mnie jest to naprawdę optymistyczne. Nie jest to optymistyczne założenie, ale jest to optymizm spowodowany tym, że w końcu będziemy mogli z tym ruszyć. Dla rynku wykonawców jest to chyba dobry sygnał.

Nie wiem, czy głos zabierze jeszcze pani dyrektor.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Pani dyrektor, bardzo proszę o uzupełnienie.

Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych Joanna Lech:

Tak, uzupełnię, dlatego że Centrum Unijnych Projektów Transportowych w sektorze transportu opiekuje się większością środków, czyli największymi programami. Jest u nas również Krajowy Plan Odbudowy. Bardzo cieszymy się z podpisania umów i porozumień, bo to umożliwiło nam rozpoczęcie konkretnych działań.

Faktycznie mamy już pierwsze projekty. Wstępne wersje wniosków o dofinansowanie z PKP PLK wpłynęły do CUPT-u. Teraz projekty są sprawdzane w sposób tradycyjny, zgodnie ze sztuką, pod kątem wykonalności, pod kątem tego, czy są to projekty realizowane w zakładanej perspektywie czasowej i zgodne z wymogami prawa krajowego i unijnego. Pierwsze mamy już na roboczo sprawdzone, więc liczymy na to, że w marcu uda nam się podpisywać umowy, dlatego że instytucja i system techniczny są już w pełni przygotowane i gotowe do wystartowania. Tak jak przewiduje pan prezes, jeśli projekty – a nie widzieliśmy jeszcze wszystkich – są przygotowane, jeśli projekty są gotowe do złożenia, to do końca roku będziemy podpisywali umowy na pełną kwotę, którą mamy do rozdysponowania.

Drugi temat faktycznie jest poza PKP PLK. To konkurs na tabor. Mówimy tu o pasażerskim taborze kolejowym, bo pozostałe konkursy również są w Cupcie. Tutaj, też zgodnie z harmonogramem, który mamy już przyjęty w powszechnie dostępnym dokumencie, jakim jest Krajowy Plan Odbudowy, jesteśmy zobowiązani, aby ogłosić konkurs w pierwszym kwartale tego roku. To niewiele czasu, ale jesteśmy gotowi. Przeprowadzone były konsultacje z rynkiem, a więc lada dzień powinniśmy mieć ostateczną akceptację MI, które jest instytucją odpowiedzialną za KPO w obszarze transportu. Zgodnie z harmonogramem przyjętym w KPO, do końca tego roku mamy podpisać umowy o dofinansowanie.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś pytania? Jeśli nie, to odrobinę przed czasem zakończyliśmy dyskusję. Zamykam dyskusję. Wyczerpaliśmy porządek dzienny.

Bardzo wszystkim państwu dziękuję za udział w posiedzeniu podkomisji. Będziemy czekali na nasze kolejne spotkania. Dziękuję bardzo.